



# DUURZAME ONTWIKKELING

## Tussen retoriek en regulier beleid: duurzame ontwikkeling in Vlaanderen

*Pascal Debruyne & Simon Calcoen*

*Wat is de betekenis van duurzame ontwikkeling en welke bijdrage heeft het Vlaams beleid hieraan? We schetsen een aantal zeer concrete regeringsbeslissingen waarbij duurzaamheid uit de boot viel. Om het realiteitskarakter van duurzame ontwikkeling als strategisch toekomstplan te evalueren, confronteren we het duurzameontwikkelingsbeleid met concrete strategische toekomstplannen zoals Vlaanderen in Actie, dat Vlaanderen als logistieke draaischijf van Europa naar voor schuift. Ons besluit is dat duurzame ontwikkeling als strategisch toekomstplan voorlopig slechts een vernuftige communicatiestrategie blijkt. Een geïntegreerde, sociaal-ecologisch innovatieve aanpak inzake duurzame ontwikkeling dringt zich op.*

Vlaanderen heeft een strategie voor duurzame ontwikkeling, een ontwerpdecreet voor duurzame ontwikkeling, een cel voor duurzame ontwikkeling en een werkgroep voor duurzame ontwikkeling (DO). Ook in de afgelopen septemberverklaring van de Vlaamse regering stond duurzaamheid centraal. Ondanks dit amalgaam van *nieuwe* instrumenten, blijft het in de praktijk nog steeds bij *business as usual*. In plaats van een echt geïntegreerde aanpak op lange termijn, stellen we een inclusief beleid vast dat de bestaande beleidsplannen en -initiatieven netjes naast elkaar plaatst, met een onderbemande cel, een werkgroep die enkel rapporteert, en een decreet en strategie waarin geen enkel institutioneel instrument wordt aangereikt voor een reële transitie. De richtlijnen hebben geen enkele vorm van afdwingbaarheid, noch zijn er toereikende budgetten voorzien om doeltreffende projecten door te voeren.

We openen met een korte introductie over de betekenis van duurzame ontwikkeling. Hierop wordt het Vlaams beleid getoetst. Het laatste deel schetst een aantal regeringsbeslissingen waarbij duurzaamheid uit de boot viel.

### Duurzame ontwikkeling in soorten en gewichten

In het begin van de 21<sup>ste</sup> eeuw moet duurzame ontwikkeling meer dan ooit een antwoord bieden op de ecologische crisis en tegelijk de sociale ongelijkheid waar we voor staan. De meest algemene definitie van duurzame ontwikkeling luidt als volgt: "behoeftebevrediging van de huidige generaties, zowel arm als rijk, zowel in het Noorden als in het Zuiden, zonder een afwenteling op anderen, elders (*intragenerationele solidariteit*) en later (*intergenerationele solidariteit*)." Dit betekent dat de natuurlijke draagkracht voor onze huidige en toekomstige behoeften grenzen

stelt aan onze consumptie. Ze valt samen met de draagkracht van de aarde.

Een sterke duurzame ontwikkeling erkent deze grens, alsmede de noodzaak om ontwikkeling te integreren: niet alleen binnen de verschillende beleidsdomeinen van de overheid, ook op economisch en sociaal vlak, binnen het brede maatschappelijk bestel, tot aan het individuele consumptiegedrag toe. Externe kosten mogen niet langer worden afgewenteld en economische ontwikkeling hoeft zich niet te vernauwen tot de groei van het bruto nationaal product (bnp). Ook (ver)algemeen(baar) welzijn maakt immers wezenlijk deel uit van economische ontwikkeling.<sup>1</sup>

Hiertegenover staat een zwakke duurzame ontwikkeling, die het bestaande neoliberale groeimodel niet in vraag stelt. Het vrijmarktmechanisme wordt hier als oplossing voor de ecologische crisis naar voor geschoven, wat in het discours meteen de titel *slimme groei* meekrijgt. Men hanteert de ecologische moderniseringshypothese, een optimistische theorie over sociaal-ecologische verandering. Voorstanders van ecologische modernisering benadrukken dat economische groei, sociale vooruitgang en ecologische duurzaamheid probleemloos verenigbaar zijn en een win-winsituatie opleveren. Technologische modernisering zou het materiaalverbruik laten dalen en de vervuiling sterk verminderen.<sup>2</sup> Hierdoor zouden negatieve externaliteiten opnieuw opgenomen raken in de totale productie- en consumptieketen. Daarom pleiten sommige auteurs ook voor een versterking van de vrije markt en het concurrentieprincipe, omdat deze de ontwikkeling van nieuwe technologieën stimuleren. Aldus veronderstelt men een (volledige) uitwisselbaarheid tussen *artificieel kapitaal* dat we zelf via technologische modernisering produceren, en *natuurlijk kapitaal* dat biofysisch beperkt is.

In de praktijk zien we dus weinig consensus over wat duurzame ontwikkeling nu écht betekent. Zo vonden onderzoekers van de Wereldbank 190 verschillende definities ervan.<sup>3</sup> Omdat duurzame ontwikkeling als het ware de speeltuin van geschoolde technici wordt, heerst er een zekere vaagheid rond het begrip. Veel politieke partijen maken gebruik van deze grijze zone om het begrip naar believen in te vullen. Kenmerkend zijn de goed zichtbare bestuursstructuren: een minister of staatssecretaris, een budget, een decreet, een cel, beleidsbrieven, nota's enzovoort. Ze wekken de indruk dat de overheid zwaar investeert in duurzame ontwikkeling terwijl deze beleidsinfrastructuur weinig of geen horizontale integratie van duurzame ontwikkeling in het beleid oplevert. Deze retorische claim op duurzame ontwikkeling gaat samen met een marginalisatie en recuperatie van de meer wetenschappelijk onderbouwde, sterke duurzame ontwikkeling: het kiespubliek krijgt het gevoel dat 'het allemaal wel in orde komt' en dat verdergaande maatregelen disproportioneel zouden zijn.

### Het Vlaams beleid inzake duurzame ontwikkeling

Ook Vlaanderen is geen uitzondering wat betreft de dominantie van het economisch optimistische groeimodel. Op een eerste gezicht lijkt Vlaanderen deze kwestie serieus te nemen: het beleidsdomein ressorteert onder de bevoegdheid van de minister-president, er is een begroting, een administratieve cel, een interdepartementale werkgroep, een strategie, een kaderdecreet, advies vanuit de academische wereld en de strategische adviesraad *Internationaal Vlaanderen...* Wie de werking van het beleid nader bestudeert, komt echter tot de vaststelling dat de Vlaamse overheid in feite een dik rookgordijn heeft opgetrokken.

---

**Wie de werking van het beleid nader bestudeert, komt echter tot de vaststelling dat de Vlaamse overheid in feite een dik rookgordijn heeft opgetrokken.**

---

*Een Vlaamse strategie?*

Welke status de Vlaamse strategie voor duurzame ontwikkeling (VSDO) heeft, is onduidelijk. Sinds 20 juli 2006 moet deze het raamwerk bieden voor het beleid van de hele Vlaamse overheid, rond de thema's van armoede en sociale uitsluiting, vergrijzing, klimaatverandering, mobiliteit, ruimtelijke ordening, duurzaam beheer van natuurlijke hulpbronnen en bestrijding van gezondheidsrisico's. In een volgende fase kondigde men twaalf operationele projecten af - op politiek niveau afgesproken - die door de verschillende beleidsdomeinen van de Vlaamse overheid worden uitgevoerd. Veelal gaat het om doelstellingen die, ongeacht het duurzameontwikkelingsbeleid, al van kracht waren in de beleidsdomeinen. Met het oog op de Vlaamse Strategie worden deze gerecycleerd; binnen vier à vijf jaar wil men dan uitpakken met concrete projectresultaten.

De VSDO baseert zich sterk op een consensusaanpak ten aanzien van duurzame ontwikkeling. Niettegenstaande verschillende domeinen aanwezig zijn (het ecologische, sociale en economische), laat men weinig ruimte voor bewuste afweging of het maken van keuzes. Bij de consensusaanpak staan alle principes veeleer naast elkaar, zoals bijvoorbeeld ook te zien is bij een principe als *people-planet-profit*. Het VSDO-document is vergelijkbaar met het document *A better quality for Life* (1999) van de toenmalige New Labourregering in Groot-Brittannië, waarin economische groei, ecologische bescherming en sociale vooruitgang voor iedereen, naast elkaar werden geplaatst.<sup>4</sup> Wat sterk naar voor komt uit beide documenten, is een definitie van duurzame ontwikkeling als *beheersbare en slimme groei* wat niet impliceert dat er grenzen aan groei zijn, noch dat er binnen die grenzen op een rechtvaardige manier aan de behoeften van iedereen wordt voldaan.

*Coördinatie en capaciteitsopbouw ?*

Ondanks de goede bedoeling om domeinoverkoepelend te werken in de VSDO, blijft de afstemming op andere beleidsdocumenten of agenda's onduidelijk: momenteel zijn er enkele grote Vlaamse strategieën (waaronder de VSDO), de septemberverklaringen, het meerjarenplan *Vlaanderen in Actie* (VIA) enzovoort; deze ontwikkelen een visie op lange termijn en vereisen afstemming, terwijl duurzame ontwikkeling er op verschillende wijzen wordt ingevuld. De septemberverklaringen bijvoorbeeld, vereenzelvigen duurzaamheid met milieumaatregelen; duurzame ontwikkeling komt dan in een aparte hoek terecht, eerder dan dat het een *integratieve* strategie wordt.

Bovendien slaagt men er op beleidsniveau niet in om de noodzakelijke, diepgaande sociaal-culturele, economische en institutionele veranderingen teweeg te brengen voor een transitie naar een meer duurzaam Vlaanderen.<sup>5</sup> Het kaderdecreet vermeldt een *inclusief beleid*, wat betekent dat elke minister verantwoordelijk is voor de uitvoering van duurzame ontwikkeling in zijn beleidsdomein. Veel hangt dus af van de goodwill van de minister in kwestie, gezien het decreet geen enkele afdwingbare basis heeft. De memorie van toelichting is duidelijk: 'Inclusief beleid betreft een minimale vorm van beleidscoördinatie met een maximale vrijheidsgraad voor elke invulling van dat beleid.' Een interdepartementale werkgroep moet dan over de coherentie tussen de verschillende beleidsdomeinen waken. In parlementaire vragen over beleidscoherentie verwijzen ministers hier gretig naar, maar op het terrein wordt er in die werkgroep bitter weinig gecoördineerd. Het leeuwendeel van de vergaderingen staat in het teken van de uitvoering van de op politiek niveau afgesproken operationele projecten en enkele weinig belangrijke beslissingen zoals de inrichting van een *Dag van de duurzame ontwikkeling* voor Vlaams overheids personeel. (\*)

Deze ambtelijke beleidsoverschrijdende oefening heeft eigenlijk maar zin als die op regeringsniveau wordt doorgevoerd. Daar is de coördinatie toevertrouwd aan de Vlaamse minister-president. Stel dat die zelfs duurzame ontwikkeling prominenter op de regeringsagenda zou willen brengen, dan nog kan hij niet verhinderen dat andere ministers maatregelen nemen die indruisen tegen duurzame ontwikkeling. Bovendien zijn er op dit niveau geen duidelijke indicatoren over wat al dan niet als onduurzaam kan doorgaan.<sup>6</sup> Structureel verandert er dus niets aan de wijze waarop beslissingen tot stand komen. Er is met andere woorden geen capaciteitsopbouw in de verschillende stadia van de beleidscyclus, en dus geen wezenlijke integratie van duurzame ontwikkeling in het Vlaams beleid. Zo werd bijvoorbeeld een amendement ingediend voor het invoeren van een duurzame ontwikkelingseffectenbeoordeling, die voorafgaand aan een beslissing de sociale, economische en leefmilieueffecten bepaalt; het belandde in de prullenmand van het Vlaams parlement.

Toch vinden we enkele hoopgevende lichtpunten, met name bij het beleidsvoorbereidend werk van het Vlaamse Steunpunt Duurzame Ontwikkeling. Men werkt er momenteel aan een Vlaamse duurzaamheidsbeoordeling en aan projecten over transitie management en systeeminnovatie. Bij deze laatste projecten neemt men *good practices* onder de loep, zoals bijvoorbeeld duurzaam materialenbeheer of het transitieproject *Duurzaam wonen en bouwen* (DUWOBO). We kunnen enkel hopen dat dergelijke steunpuntprojecten méér worden dan *good practices* die elke legislatuur weer even in het licht worden gezet, maar niet uitgroeien tot een regulier beleid.

#### *Voortgaan en niet omkijken...*

Beleid en samenleving mogen niet losstaan van elkaar. De draagwijdte van de problematiek vergt een maatschappelijke verandering, zodat ook op het niveau van de individuele burger een opstap wordt gemaakt naar een duurzaamheidstransitie. Het kaderdecreet wil daarom een overleggroep oprichten met vertegenwoordigers uit minstens zes maatschappelijke groepen. De bedoeling is dat zij samen met de Vlaamse regering de strategie inzake duurzame ontwikkeling zullen bespreken, goedkeuren en opvolgen. We menen dat dit een zeer minimalistische maatregel is om de maatschappij warm te maken voor duurzame ontwikkeling, en om de nodige gedragsveranderingen te initiëren. In de literatuur is sprake van de *vier E's* om de samenleving dichter bij een transitie te brengen: *enable*, *engage*, *encourage* en *exemplify*.<sup>7</sup> De burger moet steeds de mogelijkheid hebben om duurzame keuzes te maken; hij dient hiertoe aangemoedigd te worden bijvoorbeeld door prijssignalen; hij wordt actief betrokken in het veranderingsproces, en de overheid geeft daarbij zelf eerst het goede voorbeeld. Van dergelijke participatiemechanismen of soortgelijke denksporen valt echter weinig terug te vinden in het kaderdecreet of de VSDO. Wat we boeken, is kort samengevat een duurzame ontwikkeling op papier: naast de kwestie en maatschappelijk irrelevant.

Gesteld dat we ons tevreden stellen met een zogenaamde overleggroep, dan nog blijkt de bijdrage van deze maatschappelijke actoren onvoldoende ingang te vinden in het beleid. Enkele voorbeelden. Naar aanleiding van de VSDO hadden de Sociaal-Economische Raad voor Vlaanderen (SERV) en de Milieu- en Natuurraad Vlaanderen (MINA) tientallen concrete suggesties geformuleerd. Hiervan is in de strategie geheel niets terug te vinden.<sup>8</sup> Ook de bekommernissen van maatschappelijke actoren rond het kaderdecreet bleven links liggen. Ten derde, de vaststelling van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (SARiV) dat er weinig afstemming leeft tussen de domeinen, op het gebied van de formele *inclusieve* DO-aanpak én de inhoudelijke afbakening: initiatieven zijn geïsoleerd en versnipperd.<sup>9</sup> Ze betreurt dat het decreet

zeer descriptief is, en in grote mate uit beleidsvoornemens bestaat, een kritiek die ook de SERV en de MINA delen. En last but not least, onderscheiden we wat betreft het *voortgaan en niet omkijken*, raakpunten met de Vlaamse klimaatconferentie - overigens een niet-onbelangrijk aspect van het duurzameontwikkelingsbeleid. Hier groeiden 365 concrete aanbevelingen uit het middenveld, waarvan er uiteindelijk slechts 50 werden opgepikt.

Mogen we dan besluiten dat men het gebrek aan politieke wil, slagkracht en visie ondervangt met een projectmatige in plaats van een geïntegreerde benadering? Maar in de praktijk komt een effectief beleid inzake duurzame ontwikkeling niet louter tot stand door een nieuwe parallelle beleidsstructuur op te richten. De Vlaamse overheid bestrijdt een probleem met middelen die in het verleden bijdroegen tot het probleem: een traditioneel beleid, dat in de zee van bevoegdheidsverdelingen een geïsoleerd eilandje vormt. Zoals ze zich geen plaats kan toeëigenen tussen de grote Vlaamse strategieën, zo slaagt de strategie voor duurzame ontwikkeling er evenmin in om voldoende maatschappelijke impact te hebben – een subsidie van 665 000 euro (0,003 procent van de Vlaamse overheidsuitgaven) voor duurzame projecten en sensibilisatie, staat ver af van een structureel activeringsbeleid.

### Duurzame ontwikkeling in de praktijk

De administratieve entiteit DO bekommert zich om de praktische uitvoering van de strategie: ze ondersteunt de werking van de interdepartementale werkgroep (WGDO), werkt aan het algemeen beleid, regelt de toekenning van de subsidies en opereert onder voogdij van de Vlaamse minister-president. Vroeger bekommerde het departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) zich om de werkgroep. Recent ging deze bevoegdheid over naar een nieuwe overkoepelende cel. Omdat deze niet onder één bepaald beleidsdomein valt, had ze in het kader van de beleidscoördinatie een pragmatisch voordeel tegenover het domeinspecifieke LNE.

Hoewel het idee achter deze overdracht zeker steek houdt en de oprichting van de cel DO er zelfs op vraag van LNE kwam, blijkt de praktische invulling nog stroef te verlopen. De ambitie om de traditionele domeinen te overbruggen, ging niet gepaard met een verhoging van de capaciteit van de nieuwe cel: deze draait op drie ambtenaren waarvan men verwacht dat ze de internationale trends opvolgen, het beleid opmaken, coördineren met het federale niveau en ook nog eens de integratie van duurzame ontwikkeling in de beleidsdomeinen ondersteunen; beperkte inzet leidt dan ook tot beperkte resultaten.

Zo stelde de Strategische Adviesraad Internationaal Vlaanderen (SAIV) vast dat de internationale en Europese dimensie in het kaderdecreet onvoldoende aan bod komen. Maar ook op louter Vlaams niveau slaagt de cel er niet in haar transversaal beleid een plaats te geven binnen andere strategische actieplannen. De coördinatie met de beleidsdomeinen onderling en het federale niveau laten ook te wensen over. Veelzeggend is bijvoorbeeld het consultatieproces naar aanleiding van het Federale plan voor duurzame ontwikkeling. Toen de interdepartementale werkgroep nog een bevoegdheid van LNE was, werd tenminste nog een grondige discussie gevoerd tussen de vertegenwoordigers van de verschillende departementen en ontstond er interactie. De coördinatie van de nieuwe, overkoepelende cel DO beperkte zich tot een oproep aan

---

**De Vlaamse overheid bestrijdt een probleem met middelen die in het verleden bijdroegen tot het probleem: een traditioneel beleid, dat in de zee van bevoegdheidsverdelingen een geïsoleerd eilandje vormt.**

---

de vertegenwoordigers uit de departementen om een schriftelijke reactie op het plan door te mailen, waarna alle input tot één document werd verwerkt. Gevolg was dat er bij gebrek aan dialoog onduidelijkheid was over domeinen als klimaat en biobrandstoffen. Zowel voor Landbouw, Leefmilieu, als voor Ontwikkelingssamenwerking zijn dit belangrijke thema's. Dit kwam de kwaliteit van het gemeenschappelijk standpunt niet ten goede. (\*)

#### *Gedeelde verantwoordelijkheid?*

Om haar onderbezetting enigszins op te vangen, besteedt de cel DO dan weer een deel van haar werklast uit aan vertegenwoordigers uit de verschillende beleidsdomeinen, die bijvoorbeeld beleidsbrieven of adviezen voor subsidiedossiers samenstellen, maar tevens internationale beleidsontwikkelingen opvolgen - zo daagden er op de 16<sup>de</sup> VN-commissie niemand op van de cel duurzame ontwikkeling, maar wel LNE-leden; op deze manier blijft de knowhow natuurlijk grotendeels binnen Leefmilieu, in plaats van in de cel duurzame ontwikkeling.

De verhoogde werklast in combinatie met het gegeven dat men geen wezenlijke invloed op de uiteindelijke beleidsbeslissingen heeft, leidt tot enige wrevel bij de ambtenaren. Hun subsidieadviezen zijn bijvoorbeeld niet bindend; de minister-president beslist hier vrij over.

Het kaderdecreet streeft dan wel naar een *gedeelde verantwoordelijkheid*, maar dit komt in realiteit neer op een *verantwoordelijkheidsvacuüm*. Dit komt als volgt tot stand: de cel duurzame ontwikkeling wijst naar de dertien beleidsdomeinen voor de uitvoering van het beleid, onder meer via de twaalf operationele projecten; maar geen enkele bepaling uit het kaderdecreet vermeldt zet een stok achter de deur opdat ministers de duurzame ontwikkeling op een structurele basis zouden integreren in hun beleid; gevolg is dat deze op hun beurt verwijzen naar de interdepartementale werkgroep voor de coördinatie van hun beleid met de inclusieve doelstellingen inzake duurzame ontwikkeling; dit is een succesformule voor immobilisme.

Dat *pingpongen* met verantwoordelijkheid is een bekommernis van de Raad van State geweest. Ter illustratie een stuk uit het advies van de Raad op het voorontwerp van het kaderdecreet: "Het is zeer de vraag of de aldus aan het *inclusief beleid* gegeven invulling in al zijn onderdelen kan worden beschouwd als zijnde inherent aan het concept inzake duurzame ontwikkeling. De vermelding dat elke Vlaamse minister op eigen wijze de afgesproken transversale beleidslijn dient te vertalen naar het beleid in zijn of haar beleidsdomein lijkt immers veeleer te wijzen in de richting van een eigen beleidskeuze door de decreetgever" (zijnde de minister-president). Men kan zich afvragen hoe op dit beleid een democratische controle mogelijk is en of er geen democratisch deficit in huist.

#### *Transparantie?*

Sinds de reeds vermelde overdracht van de LNE-administratie naar de nieuwe cel DO is ook de bevoegdheidsverdeling een onduidelijke kwestie. Zo sluit LNE nog steeds convenanten af met gemeenten en provincies voor het uitvoeren van projecten, maar blijkt de cel DO toch een vinger in de pap te hebben. Sinds de overdracht is het duidelijk dat er meer coördinatieproblemen werden gecreëerd dan opgelost. In plaats van een geïntegreerd beleid bemerken we een meer versnipperd beleid.

Zowel de grijze schemerzone in bevoegdheidsverdeling als de gebrekkige samenhang met bestaande structuren en strategieën en het gebrek aan betrouwbare, eenduidige communicatie, maakt het de ambtenaren uit de verschillende

beleidsdomeinen moeilijk om de nodige voorbereidingen te treffen en om dit werk überhaupt serieus te nemen. Eerlijk gezegd blijkt duurzame ontwikkeling voor de beleidsdomeinen eerder een last dan een lust. De ambtenaar besteedt hier nochtans veel tijd aan, zonder echte resultaten te boeken. Tegelijk voelt deze de druk van zijn overste, die inziet dat duurzame ontwikkeling weinig zoden aan de dijk brengt, maar ondertussen wel aan de kostbare tijd knaagt binnen de administratie waar hijzelf voor verantwoordelijk is. Er heerst defaitisme ten aanzien van wat in Vlaanderen *duurzame ontwikkeling* heet. En dit is betreurenswaardig. (\*)

We mogen ons dan ook vragen stellen over de toekomst van het Vlaamse beleid. De praktijk leerde ondertussen dat de bevoegdheidstransfer (van minister van Leefmilieu naar minister-president) de capaciteit van de cel DO niet ten goede kwam. De beslissingsmacht ligt bij de minister-president, terwijl de expertise voornamelijk binnen Leefmilieu blijft. Tijdens de volgende legislatuur kan een probleem ontstaan indien beide ministers uit verschillende partijen komen. De onderlinge politieke tegenstellingen kunnen in dat geval ten koste gaan van de informatiedoorstroming en de expertise van het Vlaamse beleid inzake duurzame ontwikkeling.

Het ziet er overigens niet naar uit dat duurzame ontwikkeling de komende legislatuur tot regulier beleid uitgroeit. Het kaderdecreet – en dit is perfect verdedigbaar vanuit de optiek van duurzame ontwikkeling – gaat immers uit van een continuïteit van de strategie. De toelichting bij artikel 5 van het kaderdecreet stelt: 'Het is niet de bedoeling dat de strategienota duurzame ontwikkeling bij elke nieuwe legislatuur volledig wordt herschreven.' Het decreet biedt wel toegang aan nieuwe internationale trends en aan strategische keuzes van de aantredende regering. Kortom, hoewel de beleidsinfrastructuur geen afdoende basis biedt om duurzame ontwikkeling maatschappelijk en beleidsmatig integreren, zal ze toch de basis vormen voor het toekomstige beleid, want continuïteit wordt als *duurzaam* gepercipiëerd. Het lichtend pad van duurzame ontwikkeling is dus voor de komende jaren geplaveid.

---

**Zowel de grijze schemerzone in bevoegdheidsverdeling als de gebrekkige samenhang met bestaande structuren en strategieën en het gebrek aan betrouwbare, eenduidige communicatie, maakt het de ambtenaren uit de verschillende beleidsdomeinen moeilijk om de nodige voorbereidingen te treffen en om dit werk überhaupt serieus te nemen.**

---

### **Afwegingen tussen de economische, sociale en ecologische dimensie: duurzaamheid zoek**

Een vaag beleid dat geen algemene duurzaamheidstoets over alle beleidsdomeinen heen plaatst, vormt de ideale bedding waarop *verstandig groene* regeringsbeslissingen kunnen gedijen. Verstandig in die zin dat het gangbare economische beleid volstrekt niet moet wijken.

Om dit punt duidelijk te schetsen, duiken we even in de bredere (neoliberale) sociaal-economische regeneratiestrategie *Vlaanderen in Actie* (2007, ViA) van Kris Peeters. Honderdvijftig *captains of society* werden aangesproken om het Vlaams businessplan verder vorm en inhoud te geven. Het hele strategische toekomstplan past binnen de Europese Lissabonstrategie om van Europa één van de meest competitieve en concurrentiële kennis- en innovatieve economieën ter wereld te maken. De Copernicaanse omwenteling van 2015 tot 2020 moet Vlaanderen omhoogwerken naar de vijfde plaats op de regionale competitiviteitsladder.<sup>10</sup> Budgetmatig gaat de aandacht

hierbij sterk naar de *logistieke poort van Europa*: Vlaanderen ambieert de functie van transitgebied voor vrachtverkeer, als *extended gateway*.

We nemen Antwerpen als gevalstudie. Voor de uitbouw van een logistiek Vlaanderen zijn de *missing links* essentieel: wegen die een betere toegang moeten verlenen voor het toenemend transport. Zo is de verdere ontsluiting van de haven van Antwerpen gekoppeld aan de uitbouw van de Oosterweelverbinding, de Liefkensspoortunnel en een tweede spoortoegang. Eerlijkheidshalve vermelden we dat deze toenemende intermodaliteit - van vier miljard euro - de relatieve verkeers-en milieudrukcijfers verlaagt<sup>11</sup>.

#### **De Lange Wapper**

De bekendste missing link is ongetwijfeld de Oosterweelverbinding, die de Antwerpse ring rond zal maken met als pronkstuk een gigantische, betonnen (snelweg)brug: de *Lange Wapper*. Een toenemende concentratie van fijnstof hangt de kwetsbare groepen van Deurne-Noord en Merksem boven het hoofd. Professor Allaert, lid van de Vlaamse commissie voor ruimtelijke ordening, noemde de Lange Wapper een middeleeuws project. Ook toptransporteconoom Willy Winkelmans, voorzitter van de Vlaamse Havencommissie, sprak zich hierover uit: 'Het masterplan is een trein die voortraast, zonder dat bijsturing mogelijk is. Terechte kritische vragen van Van Campenhout worden weggewuifd en zelfs geridiculiseerd. Een fundamenteel debat is taboe. Dat siert Antwerpen niet.'<sup>12</sup> Ook Ludo Van Campenhout had achteraf spijt en trok daarmee de ondertussen bekende mantra *walk and don't look back* in twijfel<sup>13</sup>. Meestal echter komt dit protest in de nimbyhoek terecht.<sup>14</sup>

Het actiecomité *Straten-Generaal* berekende dat het alternatieve tunneltracé goedkoper, verkeersveiliger en beter is voor het milieu. Bovendien zou dit sneller gebouwd kunnen worden. De twee tracés werden in een milieueffectenrapport (MER) kritisch met elkaar vergeleken door het studiebureau van de beheersmaatschappij die instaat voor de realisatie van de Lange Wapper. Ook de coördinatrice van het rapport had banden met datzelfde studiebureau, terwijl de milieuwetgeving toch duidelijk een onafhankelijk expert voorschrijft om belangenvermenging te vermijden. Het tracé met de Lange Wapper kwam als beste keuze naar voor in het MER-rapport. Ter herinnering: het masterplan is goed voor een, deels door de privé gefinancierd, prijskaartje van ruim 3,7 miljard euro, waarvan 2,54 miljard voor de Oosterweelverbinding.

**De uitbreiding van de havens van Antwerpen** (Saefthinghedok en Deurganckdok) Momenteel leggen de reuzentankers in Zeebrugge aan, waardoor containervervoer de weg door het binnenland belast. De havenexpansie moet Antwerpen in staat stellen om oceaanstomers rechtstreeks binnen te loodsen.

Zowat zestig procent van de bulk uit de Antwerpse dokken gebruikt wegtransport. In de volgende jaren wil men 9,3 miljoen bijkomende containers per jaar laden (een extra 25 500 per dag). ViA beoogt een verbeterde intermodaliteit zodat slechts 45 procent hiervan over de weg moet - wat een sterke prestatie zou zijn. Omgerekend is dit nog steeds een dagelijkse toename met 19 800 vrachtwagens over de weg; en goed voor een rij van 400 kilometer. En dit in een context waarin het vrachtvervoer over de weg al een steile toename kent, en de Vlaamse wegen reeds verzadigd zijn. Zo telde het *Steunpunt Goederenstromen* van de *Universiteit Antwerpen* het afgelopen jaar 554 000 verliesuren op de weg, of 3,8 procent van de 15 miljoen gereden uren. De congestiekosten voor vrachtvervoer in Vlaanderen worden op 28 miljoen euro per jaar geschat. Iedere extra truck die men op de verzadigde weg brengt, kost steeds meer, omdat de file natuurlijk langer wordt in tijd en ruimte.<sup>15</sup>



Hoe zien deze projecten eruit doorheen de bril van duurzame ontwikkeling, die economische, ecologische en sociale effecten afwegen?

De keuze voor een groeiende containertrafiek zal lokale natuurlandschappen aantasten en de druk verhogen op de leefbaarheid van de kanaaldorpen en omliggende woonzones.<sup>16</sup> De eveneens groeiende vrachtwagentrafiek zal meer beton met zich meebrengen én een fijnstofconcentratie die merkelijk de hoogte in schiet. Momenteel kent Vlaanderen de grootste concentratie aan fijnstofdeeltjes in Europa. De gezondheidsrisico's die dit met zich meebrengt zijn enorm: drie levensjaren minder voor een gemiddelde Vlaming. Dit geldt vooral voor de zwakkere bevolkingsgroepen in Doel, Deurne-Noord en Merksem.

Noch vanuit ecologisch, noch vanuit sociaal standpunt valt deze economische troefkaart te verantwoorden. De voordelen zijn bovendien onzeker. Het louter lossen, laden en vervoeren van het gros van de containers brengt immers weinig toegevoegde waarde of werkgelegenheid aan land: maar liefst 95 procent van de bijkomende containers (25 000 per dag) rijdt rechtstreeks naar het buitenland. De economische meerwaarde van deze logistieke operatie wordt sterk betwijfeld: aangezien andere economische sectoren meer opleveren in termen van kapitaal en menselijk welzijn, stelt zich de vraag of een dergelijk grote investering wel loont.<sup>17</sup> De diensten- en industriële sector kan zelfs nadeel ondervinden van een verhoogde druk op de wegen. Ladingen komen te laat; werknemers komen te laat. Eén groot ongeval is in staat de economie plat te leggen. Een aanzienlijk deel van de externe kosten komt dus op het conto van andere economische sectoren, die dan nog een hogere meerwaarde, en vaak ook veel meer personeel, hebben. Misschien verhuist de industriële sector, weg van de files.<sup>18</sup>

Erik Grietens van de *Bond Beter Leefmilieu* vat dit logistiek beleid als volgt samen: 'een nieuw containerdok moeten woningen, landbouwgronden en natuurgebieden verdwijnen. Met enorme files er bovenop. Kiezen voor inbreiding van onze havens met eco-industrie is kiezen voor toegevoegde waarde en tewerkstelling, innovatie, zuinig ruimtegebruik en betere mogelijkheden voor binnenvaart en spoorontsluiting.'<sup>19</sup>

In dit voorbeeld valt op dat vooral economische belangen (de vrees voor concurrentie met de haven van Rotterdam) de bovenhand halen op sociale en ecologische bekommernissen. Het hele ViA-plan kan natuurlijk niet worden vereenzelvigd met de logistieke plannen in Antwerpen, maar deze gevalstudie schetst wel hoe duurzame ontwikkeling geen rol speelt in de beslissing over een grote maatschappelijke investering (vier miljard is 17 procent van alle Vlaamse overheidsuitgaven in 2008). Dat het DO-beleid geen plaats vindt in het ViA-plan is een absurditeit, aangezien er een visie op toekomstige regionale competitiviteit in is uitgewerkt. Vlaanderen kan op deze manier wel de duimen leggen tegen regio's die wel in een duurzaamheidsintegratie slagen.

Uiteindelijk oogsten we wat er nu gezaaid wordt. Volgens onderzoek van de universiteit van Colombia en Yale is België - op Roemenië en Tsjechië na - het meest vervuilde land van de Europese Unie. Ons land kent de tweede hoogste densiteit qua wegvervoer in Europa (1,4 miljoen ton/km<sup>2</sup> in 2005). Uit gegevens van de Europese Commissie blijkt België, met Vlaanderen en Brussel in het bijzonder, de hoogste fijnstofconcentraties te hebben van heel Europa.

### Een alternatief scenario

Willen we een transitie maken naar een geïntegreerd ontwikkelingsmodel dat zowel ecologisch duurzaam als sociaal rechtvaardig is, dan dienen we een aanzetten tot alternatieven te geven. Een *duurzame economie* vormt de kern van het duurzaamheidsbeleid en baseert zich op twee uitgangspunten: ecologische innovatie en sociale innovatie.

In deze duurzaamheidstransitie is, wat ecologische innovatie betreft, het stimuleren van nieuwe activiteiten (de innovatieve *infant industries*) het primaire doel op korte termijn. Daarbij kan gerichte subsidiëring op maat een stimulans zijn tot duurzame en innovatieve bedrijfspraktijken. We zullen sterker moeten inzetten op innovatie, kennis (onderzoek en ontwikkeling), duurzame technologie en activiteiten verderop in de productieketen die de Vlaamse concurrentiepositie gevoelig moeten verbeteren. Laten we misschien bij wijze van voorbeeld eens kijken bij de bureaus in Duitsland, waar de transitie naar duurzame economie van hernieuwbare energie al 235 000 jobs opleverde (tegen 2020 tot 400 000 jobs)<sup>20</sup>.

Van belang hierbij is dat, in tegenstelling tot een soort *ecokapitalisme* binnen de ijzeren kooi van de markt, ecologische innovatie niet beperkt blijft tot marktgerichte ontwikkeling. De Vlaamse Gemeenschap moet investeren in duurzame gemeenschapspraktijken buiten de markt, waar de gebruikswaarde voor de gemeenschap centraal staat - in plaats van de fetisj van de marktruilwaarde. Voorbeelden zijn legio: *Transition Towns* in Groot Brittannië, de wijk *Vauban* in Freiburg (Duitsland) en het toekomstige onderzoeksproject van DUWOBO voor Interreg (communautair initiatief van de EU) naar *sustainable neighbourhoods*. Dit Interreg-project wil een antwoord bieden op de verpaupering en achterstelling in het bestaande stedelijk weefsel van de steden in de Eurregio *Maas-Rijn* via een geïntegreerde benadering die op drie zaken focust: sociaal-economische innovatie, duurzame kwaliteit van wonen en versterking van het sociaal kapitaal. Niettegenstaande de meerwaarde van dergelijke lokale transitieprojecten, zijn er ook enkele fundamentele valkuilen aan verbonden<sup>21</sup>.

Een sociaal-innovatieve economie dan, staat ver van de huidige situatie af: een mantra rond de Vlaamse vennootschapsbelasting en het fiscaal gunstige infuus op maat van het multinationale kapitaal, geflankeerd door een activeringsdiscours van de meest kwetsbare groepen. Lokale ontwikkeling wordt in een sociaal-innovatieve economie echter gedefinieerd als het scheppen van een lokale context waarin men ieders individueel en collectief potentieel om aan de eigen behoeften te voldoen, stimuleert. Sociale innovatie houdt een kritiek in op klassieke economische ontwikkelingsmodellen die ontwikkeling herleiden tot kapitaalsaccumulatie via technologische, commerciële en organisatorische innovatie<sup>22</sup>. Sociale innovatie stelt vooral de kwaliteit van sociale relaties voorop en zet in op een geïntegreerde aanpak die emancipatorisch kan werken. Vanuit een brede en geïntegreerde visie op sociaal-economische ontwikkeling stelt het bovendien ook de kwaliteit van de arbeidsmarkt, huisvesting en ruimtelijke ordening, onderwijs en scholing en politieke participatie centraal in het ontwikkelingsproces<sup>23</sup>. Daarmee wordt bijvoorbeeld meteen duidelijk gesteld dat niettegenstaande arbeid zinvol is, arbeid fundamenteel gaat om het vervullen van menselijke behoeftes en dus ook meervoudige functies kent (sociaal contact en ontmoeting, persoonlijke ontwikkeling, loon en inkomsten,...). Er is dringend nood aan de verdere uitbouw van een sociaal-innovatieve economie die arbeid zo'n radicaal andere invulling en validatie geeft.

Een geïntegreerde sociale en ecologische innovatie zou het nieuwe adagio moeten vormen. Vooral omdat het standhouden van het business-as-usualscenario (de productie van halffabrikaten en basisproducten enerzijds en kille activering anderzijds)

betekent dat we in een concurrentieslag verzeild raken met lageloonlanden, een strijd die in West-Europa niet te winnen valt. Deze boodschap staat echter haaks op de hardnekkige en achterhaalde keuze voor *Vlaanderen distributieland* en de conservatieve en voorbijgestreefde invulling van marktgerichte innovatie.

### Conclusie

Een toetsing van wetenschappelijke concepten over duurzame ontwikkeling aan de beleidspraktijk in Vlaanderen, leert dat men momenteel binnen een zeer slanke versie van zwakke duurzaamheid opereert. Zwakke duurzaamheid, met zijn focus op duurzame groei en technologische modernisering, duikt in Vlaanderen zelfs slechts in de marge van de reële besluitvorming op. Daar waar de regering grote, maatschappelijke keuzes maakt of een visie ontwikkelt op lange termijn, slaagt het beleid er niet in zijn duurzaamheidstoets door te drukken.

De Vlaamse overheid bestrijdt het probleem met de middelen die in het verleden bijdroegen tot het probleem: een traditionele beleidsaanpak, die in de zee van bevoegdheidsverdelingen een geïsoleerd eilandje vormt. Het beleid duurzame ontwikkeling, dat een afweging zou moeten beogen tussen ecologische duurzaamheid, economische ontwikkeling en sociale rechtvaardigheid, blijkt in de praktijk eerder een papieren constructie. Verontrustend is de vaststelling dat deze beleidsstructuur ook de basis zal vormen voor de volgende legislatuur.

We sloten af met een gevalstudie van de infrastructuurwerken in Antwerpen. Hoewel dit verregaande gevolgen impliceert op het sociaal, economisch en ecologisch welzijn, speelde duurzaamheid geen rol bij deze beslissing. Daar waar de regering grote, maatschappelijke keuzes maakt, of een visie ontwikkelt op lange termijn, slaagt het beleid er niet in zijn duurzaamheidstoets door te drukken. We formuleerden een alternatief voor de huidige business-as-usualsituatie: een reële integratie van duurzame ontwikkeling tot het regulier beleid in combinatie met een sterke sociaal-ecologische innovatiestrategie.

### BIO

*Pascal Debruynne* is sociaal werker, licentiaat in de moraalwetenschappen en master of conflict & development. Hij is werkzaam als doctoraal onderzoeker bij de MENARG (the Middle East and North Africa Research Group) aan de vakgroep Studie van de Derde Wereld-UGent. Zijn onderzoek betreft decentralisatie en schaalverschuiving in Libanon en Jordanië. Hij maakt deel uit van de redactie van OIKOS. Hij was gedurende een jaar werkzaam in het Vlaamse Steunpunt Duurzame Ontwikkeling.

*Simon Calcoen* studeerde politieke wetenschappen aan de Universiteit Gent. Hij bestudeert duurzame ontwikkeling vooral vanuit de problematiek van de klimaatverandering.

(\*) Geïnterviewde leden van de werkgroep duurzame ontwikkeling wensten anoniem te blijven. Ze namen akte van de tekst en verklaarden zich akkoord met de inhoud.

## NOTEN

- <sup>1</sup> Economische groei is geen welzijnsbarometer. In de Afrikaanse sub-Sahara was de economische groei de voorbije vier jaar gelijk aan 6%. Dit had echter geen impact op de ziektebestrijding en de extreme armoede en/of honger.
- <sup>2</sup> Christoff, P., (1996), Ecological modernisation, ecological modernities, In: *Environmental Politics*, 5(3), pp. 476-500.
- <sup>3</sup> Paredis E., (2001), Duurzame ontwikkeling: de ambities doorgelicht. In: Bart Bode en Emiel Vervliet (eds.), *NoordZuidCahier Duurzame Ontwikkeling*, Jrg. 26, Nr. 4, 2001, 33-46.
- <sup>4</sup> Houghton G & Counsell D, (2004) *Regions, Spatial Strategies and Sustainable Development*, Routledge, London. Blz. 141. & Susan Baker 2006 *Sustainable Development.*, Routledge, London., Blz. 76
- <sup>5</sup> Van Humbeek, P., (2006), *Geen duurzame ontwikkeling zonder beter bestuur*. In: *Argus Milieumagazine*, jaargang 4, nr. 1
- <sup>6</sup> In de Standaard van zaterdag 7 juni 2008 werd een triomfbericht verstuurd vanuit de Vlaamse studiedienst over de vooruitgang die we boeken wat betreft DO in Vlaanderen. Dit merkwaardig en tendentieus bericht is gebaseerd op de twee indicatorenstudies over duurzame ontwikkeling van de Vlaamse studiedienst. Er zijn twee indicatorennota's gemaakt in december 2006 en in de loop van 2008. Er vallen heel wat vragen te stellen bij deze *duurzaamheidsbarometers*: enkele indicatoren van NRg4SD (Network of Regional Governments for Sustainable Development) werden eerst overgenomen, maar verdwenen dan weer; ook werden enkele zaken van het Eurostat-rapport *Measuring progress towards a more sustainable Europe. 2007 monitoring report of the EU sustainable development strategy* overgenomen, terwijl het onduidelijk is hoe deze geselecteerd werden of waarom andere indicatoren niet werden overgenomen; enkele indicatoren zijn daarenboven gekoppeld aan het BNP waardoor een specifieke groei-invalshoek wordt gekozen die betwistbaar is, alsook zijn enkele indicatoren bedenkelijk doordat ze vooral de relatieve ontkoppeling meten van bijvoorbeeld materiaalproductiviteit of van transport, terwijl er wel een *absolute toename* is geweest gedurende de laatste jaren; hoe staan deze duurzaamheidsindicatoren trouwens in relatie tot andere indicatoren uit bijvoorbeeld het ViA-plan? Deze duurzaamheidsbarometer sluit daardoor aan bij de bredere kritieken van het gehele duurzaamheidsbeleid.
- <sup>7</sup> Voor meer informatie: *Sustainable Development United Kingdom: Changing behaviour through policy making*.  
<http://www.sustainable-development.gov.uk/what/priority/pdf/change-behaviour-model.pdf>
- <sup>8</sup> Zijnde: werk maken van een regelgevingsagenda, een register *voorgenomen regelgeving, notice and comment* voorzieningen, betere reguleringssimpactanalyse, kwaliteitseisen voor inspraak en consultatie, gebruik van witboeken en conceptnota's, oprichting van een inspraakwebsite, gebruik van nieuwe consultatiemethoden, verbetering van de adviesprocedures, oprichting van een kenniscentrum dat departementen kan bijstaan inzake (methoden van) goed bestuur, stimulering van netwerken en fora voor uitwisseling en debat over strategische intelligentie, uitbouw van strategische beleidsontwikkeling in alle beleidsdomeinen,... Bron: Van Humbeek, Peter, *Geen duurzame ontwikkeling zonder beter bestuur*. In: *Argus Milieumagazine*, jaargang 4, nr. 1 (2006).
- <sup>9</sup> Advies 2008/3 van 30 januari.
- <sup>10</sup> De centrale doelstellingen van deze sociaal-economische strategie is zesvoudig: nadruk op menselijk kapitaal, creativiteit, de centrale ligging van Vlaanderen, de nood aan een krachtige overheid, internationale openheid en duurzaamheid als opportuniteit. In deze sociaal-economische toekomstactie wordt concreet gewerkt met 34 projecten die zijn gegroepeerd rond 4 uitdagingen: 1. voluit voor elk talent, 2. creativiteit, innovatie als cultuur, ondernemerschap, 3. duurzame (logistieke) poort op Europa, 4. de overheid in actie.
- <sup>11</sup> Zelfs met de Oosterweelverbinding erbij zullen er elders bottlenecks blijven. In absolute getallen zal het systeem als geheel er voor zorgen dat het totale aantal vrachten toeneemt, zodat die 45 procent eigenlijk in absolute getallen meer is.
- <sup>12</sup> Winkelmans, In: *Trends*, 16/06/2008.
- <sup>13</sup> *Trends*, 16/06/2008.
- <sup>14</sup> Voor verdere lectuur over het Nimby-syndroom: Dear, M., (1992), Understanding and overcoming the NIMBY-syndrome. In: *Journal of the American Planning Association.*, 85, Nr.

- 3, Blz. 288-302 & Freudenberg, W. & Pastor, S., (1992), NIMBY's and LULU's, stalking the syndromes. *Journal of Social Issues* 48, Nr. 4, Blz. 39-61.
- <sup>15</sup> Stijn Decock en Geert Noels, Vlaams Parlement: hoorzitting over duurzame logistiek, 2 juni 2008.
- <sup>16</sup> Er zijn naast deze casestudy van Antwerpen ook talrijke andere infrastructuurprojecten zoals de luchthaven van Zaventem die moet ontsloten worden om de hausse in logistiek verkeer en materiaaldoorstroom te verzekeren. Hiervoor werd het START-project in het leven geroepen (Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling luchthaven Zaventem over een termijn van 20 jaar). Mits een jaarlijkse investering van 50 miljoen euro zal op korte termijn de bereikbaarheid van de regio verhogen en het aantal bedrijfsterreinen uitbreiden. Dit komt tegemoet aan de strategische doelstelling om het openbaar vervoer van en naar de luchthaven, maar ook de logistieke materiaalstromen te verhogen. Daarom wordt er verder gewerkt aan een belangrijk aantal wegenwerken zoals de verbreding van de Brusselse Ring naar een 10 à 12-tal rijstroken. Tegen deze infrastructuurprojecten ontstaat protest van het platform *Modal Shift*. Ook andere infrastructuurprojecten moeten de schaarse grond in Vlaanderen volstouwen. Het *Economisch Netwerk Albertkanaal* (ENA) moet nieuwe bedrijventerreinen aansnijden en daarbij een verbinding met de haven van Antwerpen leggen. Allerlei actiegroepen protesteren tegen de directe sociaal-ecologische nadelen die op hen worden afgewenteld zoals 't *Groot Gedelf* tegen de verbreding van het Schipdonkkanaal of actiegroep *Red de Keer*, actief tegen verdwijnen van landbouwgebied door de uitbouw van het (ENA) of de bewonersgroepen van de Gentse havendorpen tegen de groeiende transportdruk door de groei van de Gentse haven.
- <sup>17</sup> De Antwerpse haven beweert dat als de huidige groei blijft doorgaan we maar voldoende capaciteit hebben tot 2013-2014. Maar het is intussen aangetoond dat de jaarlijkse groei van 10% niet zal blijven duren, maar binnen afzienbare tijd zal normaliseren tot 4 à 5%. Het Nederlands Centraal Planbureau verwacht een overschot aan opslagcapaciteit tot 2020. Volgens het studie bureau *Ocean Shipping Consultants* (2006) heeft het Deurganckdok een capaciteit van 7,5 miljoen TEU (twintigvoetcontainers) en kan de hele Antwerpse haven 16 miljoen TEU verwerken. De cijfers van de exploitanten van de containerkaaien zijn nog positiever: 9,2 miljoen TEU voor het Deurganckdok en 17,2 miljoen TEU voor de hele haven. Ook toptransporteconoom Willy Winkelmans stelt zich vragen: 'Ik heb de indruk dat de Antwerpse bedrijfsleiders eerst de miljarden van de overheid willen binnenrijven en voor alle zekerheid toch maar investeren. Zijn het Saefthinghedok en de Oosterweelverbinding economisch echt rendabel, als men alle kosten op het vlak van extra verkeer en ecologie in rekening neemt? Ik weet het niet. Maar de vraag op zich is momenteel al ongepast.' (Trends, 16/06/2008)
- <sup>18</sup> Hoorzitting in het Vlaams parlement over duurzame logistiek. Verslag namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie uitgebracht door de heer Jan Peumans, Stuk 1723 (2007-2008) – Nr. 1, 2 juni 2008.
- <sup>19</sup> Grietens, E., (2008) *Logistiek Vlaanderen is economische blunder*, Milieublog BBL, 18/04/2008.
- <sup>20</sup> Naar Bart Martens en Joris Van Malderen, (2008), *Gezocht: trefzekere dirigent voor Vlaamse economie*. De Standaard, vrijdag 25 januari 2008. Zij halen hierbij ook het *rapport-Soete* aan, waarvan de conclusies werden besproken in het Vlaams Parlement. Het rapport plaatst ernstige kanttekeningen bij het Vlaams economisch beleid: provincialistisch, niet afgesteld op alle actoren van het terrein, te weinig focus, te weinig resultaatgericht...
- <sup>21</sup> Enkele uitgangspunten bij deze *good practices* en lokale transitieprojecten blijven echter hoogst problematisch. We sommen er enkele op: 1. Het Habermasiaanse uitgangspunt dat een gemeenschap van verschillende actoren rationeel dezelfde belangen deelt en deze via dialogische uitwisseling en een collaboratieve planningsaanpak kan stroomlijnen, is uiterst naïef. Asymmetrische machtsrelaties zijn ingebakken in ons maatschappelijk bestel en zullen in de toekomst niet verdwijnen. Het vertrekken van een gedeelde consensus inzake duurzame ontwikkeling negeert de fundamentele waarden tegenstellingen en noodzakelijke strijdperspectieven die eigen zijn aan duurzaamheid. Het is dan ook bedenkelijk dat de meeste transitieprojecten zich apolitiek opstellen; en aldus een democratisch conflictmodel via sociale mobilisatie negeren, ontwijken of inruilen voor een beleidsconsensus; 2. Ook het flankeren van globale problemen op de lokale beleidsschaal is een idealistische uitwerking van het adagio *think global, act local*. Het ontkent daarmee de meerschallige grondslag van veel problemen en

uitdagingen, waarbij verschillende beleidsschalen met elkander verstrengeld zijn. Anderzijds lijkt de analyse dat we in een kapitalistisch bestel leven met de specifieke consequenties daarvan (o.a. de onophoudelijke creatie van meerwaarde, eindeloze commodificatie en de onaantastbaarheid van eigendomsrecht), afwezig. De lokale gemeenschap lijkt tegen die achtergrond, ó ironie, veeleer te functioneren als hét stabiele fundament bij uitstek, in een tijd waar de nationale welvaartstaat afkalft en de staat steeds sterker functioneert in het voordeel van marktélites. Vreemd genoeg wordt het sociaal kapitaal van deze *authentieke gemeenschap* ingezet als nieuw flankeringsmechanisme tegen de neoliberale globaliseringsgolf; 3. Vreemd genoeg worden deze lokale transitieprojecten en het transitiedenken voorgesteld als nieuw, terwijl noch transitietheorie, noch haar uitgangspunten nieuw zijn. In de jaren '90 werd bijvoorbeeld *het gebiedsgericht geïntegreerd milieubeleid* (GGM) (zie bijv. Uitwerking in het ROM(E)-project in de haven van Gent) ongeveer op dezelfde principes gebaseerd. Uit dit GGM werden zelfs al verschillende lessen getrokken in de context van Vlaanderen en ruimtelijke planning en milieubeleid. In de ruimtelijke planning is ook sinds de jaren '90 een theorievorming bezig over *sociale innovatie en geïntegreerde gebiedsontwikkeling*. Ook deze uitgangspunten sluiten aan op het nieuwe transitiedenken.

- <sup>22</sup> Moulaert, F. and Sekia, F. (2003). Territorial innovation modals: a critical survey. In: *Regional Studies* 37, p. 289-302.
- Storper, M. (1997). Regional economies as relation assets. In: Lee, R. (ed). *Geographies of economies*. London: Arnold.
- <sup>23</sup> Moulaert, F. (2002). *Globalization and integrated area development in European Cities*. Oxford: Oxford University Press.